La responsabilité civile résultant des accidents d'automobiles

Autor(en): **Martin, Frédéric**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitschrift für schweizerisches Recht = Revue de droit suisse = Rivista di diritto svizzero = Revista da dretg svizzer : Halbband II. Referate und Mitteilungen des SJV**

Band (Jahr): **26 (1907)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-896604

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

La responsabilité civile résultant des accidents d'automobiles.

Rapport par M. Frédéric Martin, avocat, à Genève.

Introduction.

Le prodigieux développement de „l'automobilisme" restera certainement une des caractéristiques du début du XXme siècle.

Le véhicule automobile (voiture ou motocycle), qui semblait devoir être au début un instrument de sport réservé aux privilégiés de la fortune, devient de plus en plus à la portée de chacun; pour beaucoup il est un instrument de travail.

Avec l'automobile une nouvelle industrie s'est développée, ouvrant partout des usines et procurant ainsi du travail à une multitude d'ouvriers.

D'année en année, grâce au travail incessant des ingénieurs l'instrument se perfectionne. A côté de la confortable voiture de luxe, passant légère et silencieuse dans les rues des grandes villes, on a vu apparaître la voiturette de l'industriel, du médecin, du commerçant, puis les chars de transport de matériaux et l'omnibus automobile.

D'autre part, l'application du moteur aux cycles a produit les motocyclettes, dont les récentes créations sont appelées à augmenter encore considérablement le nombre des véhicules à moteur.

L'automobile a encore été mise au service de la défense nationale, et chaque armée emploie maintenant à côté des voitures destinées au service des états-major, des camions qui transportent les denrées nécessaires à l'alimentation des troupes.

Dans un autre domaine l'augmentation de la circulation des automobiles et le développement du tourisme ont donné

une vie nouvelle à beaucoup de régions écartées des grandes voies de communication que les chemins de fer avaient laissé de coté.

Bref, il suffit de constater ce qui existe autour de nous, pour être amené à conclure que l'automobile a conquis sa place dans la vie sociale.

Ce prodigieux développement devait avoir inéluctablement sa répercussion sur les institutions juridiques; tout comme l'établissement des chemins de fer a donné naissance à une législation spéciale, l'automobile devait produire un „droit des automobiles".

Ce droit moderne a déjà sa littérature; il a, hélas, comme tout domaine juridique, ses controverses, et celle que nous voulons étudier dans ce modeste rapport n'est pas une des plus faciles à résoudre.

L'automobilisme et les questions accessoires devait amener l'état moderne à s'en occuper à plusieurs points de vue.

D'une part, au point de vue du droit administratif et fiscal, de nombreuses questions de réglementation se posaient.

Il fallait régler les conditions de circulation et les dispositions fiscales et de police en dérivant.

Dans le domaine civil des questions nouvelles se posaient; en particulier l'attention des pouvoirs publics devait forcément être attirée sur les conséquences des malheureux accidents causés, les uns par les courses de vitesse instituées dans un but de réclame et pour essayer de nouveaux modèles, les autres par des conducteurs inexpérimentés.

Enfin l'automobile donne lieu à de difficiles problèmes du domaine du droit international. [1])

La Suisse ne devait pas faire exception au mouvement général qui se produisait autour d'elle.

La question des automobiles, tout d'abord simple question de police du ressort et de la compétence des autorités cantonales, attira bien vite l'attention de l'autorité fédérale.

---

[1]) Voir Meili, Die Kodifikation des Automobilrechts, VIme partie: Die Stellung der Automobile im internationalen Rechte, p. 168 s.

Au point de vue civil, la question de la responsabilité des automobiles fut discutée devant les Chambres à l'occasion de la revision de la loi sur la responsabilité des chemins de fer, et si elle ne fut pas résolue à cette occasion, ce ne fût que pour être renvoyée à une étude nouvelle et plus approfondie.

La Société des Juristes, qui s'est toujours honorée d'étudier toutes les questions nouvelles de législation intéressant notre pays, a donc avec raison mis ce chapitre du droit de l'automobile à l'ordre du jour de sa réunion de Schaffhouse.

Elle a eu le grand avantage de trouver le terrain bien préparé par la publication du travail si complet et si intéressant de Monsieur le professeur Meili (die Kodifikation des Automobilrechts)[2]) dont les chapitres II et III exposent le point de vue au sujet de la question qui nous occupe spécialement.

En ce qui nous concerne, nous ne songeons nullement à reprendre point après point tout l'exposé magistral de notre éminent contradicteur, encore que sur bien des questions nous ne pouvons nous ranger à son opinion.

Nous voudrions nous restreindre à l'examen d'une question fondamentale: *Y a-t-il nécessité d'édicter des dispositions législatives sur la responsabilité des automobilistes en cas d'accident?* et si nous répondons affirmativement à cette question, nous devons nous poser cette autre question: *La responsabilité doit-elle déroger au droit commun?*

Pour résoudre cette double question, nous devons examiner si les dispositions actuelles législatives et de police sont suffisantes pour assurer au public en général la sécurité à laquelle il a droit.

Nous examinerons ensuite si la législation actuelle donne à la victime des accidents inévitables une réparation suffisante.

Enfin nous nous demanderons comment cette législation devrait être complétée, et sur quelles bases elle devrait être éventuellement modifiée.

Tel est le plan de notre rapport.

---

[2]) F. Meili, Kodifikation des Automobilrechts, Vienne 1907 (Manz).

CHAPITRE I.

Les Automobiles au point de vue de la réglementation de la circulation publique.

L'apparition des premières voitures à traction mécanique ne nécessita pas tout d'abord la modification des réglements de police concernant la circulation publique. Mais dès que le nombre des voitures automobiles circulant sur la voie publique devint plus grand et surtout dès que la vitesse à laquelle ces voitures circulaient devint plus rapide, on reconnut la nécessité d'édicter des règles spéciales pour ce nouveau mode de locomotion.

En Suisse la plupart des Cantons publièrent des ordonnances de police sur les automobiles, réglementant en particulier la vitesse maximum permise, les signaux, les règles de circulation générales etc. . . .

Citons en particulier, comme un des premiers en date, *le Réglement général concernant la sûreté et la circulation sur la voie publique,* édictée par le Canton de Genève, le 2 février 1900, qui contenait dans son chapitre VII des dispositions déjà très complètes sur les automobiles.[3])

Mais il n'existait entre ces réglements aucune harmonie; leurs règles principales différaient totalement, aussi on se rendit compte dans les milieux sportifs comme dans les sphères officielles qu'il était désirable d'arriver à une unification aussi complète que possible des règles de circulation.

Aussi, grâce aux efforts réunis des autorités de police et des Sociétés d'automobile et de tourisme, une conférence

---

[3]) Ce réglement avait été sur plusieurs points inspiré du décret français du 10 mars 1899 portant réglement relatif à la circulation des automobiles.

C'est en particulier à ce réglement qu'est empruntée la disposition importante réglant la vitesse, article 14 du décret français, article 90 du réglement genevois, qui est lui même devenu presque mot pour mot l'article 9 du réglement concordataire: „Le conducteur d'automobile devra rester constam„ment maître de sa vitesse; il ralentira ou même arrêtera le moteur toutes „les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident ou de gêne pour „la circulation . . . . ."

se réunit à Berne le 2 avril 1902, sous les auspices du Département Fédéral de l'Intérieur, et aboutit à la conclusion en date du 19 décembre 1903 d'un „Concordat en vue d'une réglementation uniforme de la circulation des automobiles." Actuellement tous les Cantons, à l'exception d'Uri, Grisons et Thurgovie, ont adhéré à ce concordat.

Le réglement concordataire traite en deux chapitres la circulation des automobiles et cycles. Il édicte des règles générales laissant aux cantons le soin de fixer les pénalités en cas de contravention, ainsi que les prescriptions de détail (art. 3). Les Cantons sont également libres d'interdire la circulation automobile sur certaines routes, ou de ne l'autoriser que sur certaines d'entre elles seulement (art. 2).

Il ne sera pas sans intérêt avant d'étudier la question de la responsabilité civile des automobiles en cas d'accident, d'analyser en peu de mots les dispositions essentielles du concordat.

Le réglement concordataire est applicable aux „automobiles, motocycles et tous véhicules à moteur mécanique" (art. 1).

En principe la mise en circulation d'une voiture automobile n'est autorisée qu'après un double examen.

a) Examen technique du véhicule par un expert désigné par l'autorité cantonale (art. 2).

b) Constatation de l'aptitude du conducteur à conduire sa voiture sans danger pour la sécurité publique (art. 3). Cette autorisation est révocable en cas de contravention réitérée.

Toute voiture doit être munie de deux plaques de contrôle fixées à l'avant et à l'arrière, et qui doivent être constablement visibles (art. 4).

Le signal d'appel consiste en une trompe à son grave à l'exclusion de tout autre, et le conducteur doit faire usage de son signal dès qu'il croise ou veut dépasser une voiture ou un piéton, ainsi qu'aux tournants et aux sorties de chemins etc.

Toute voiture à moteur doit être pourvue de freins indépendants suffisamment puissants pour arrêter la voiture en pleine charge à chaque vitesse et sur toutes les pentes (art. 7).

De nuit la voiture automobile doit être munie de deux lanternes, une blanche à gauche, une verte à droite et à l'arrière d'une lanterne à feu rouge (art. 8).

Telles sont en résumé les conditions techniques que doit remplir la voiture.

Quant aux obligations du conducteur, qui nous intéressent spécialement, elles sont les suivantes:

1. *Le conducteur doit rester constamment maître de sa vitesse,* il doit ralentir ou même arrêter le moteur toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident ou de gêne pour la circulation ou lorsqu'un animal de selle ou de trait ou un troupeau de bétail manifeste des signes de frayeur (art. 9).

2. La vitesse autorisée est au maximum 30 kilomètres à l'heure en rase campagne; cette vitesse est réduite à 10 kilomètres à l'heure (soit celle d'un cheval au trot) dans la traversée des villes, villages ou hameaux, ainsi que sur les routes de montagne, et à 6 kilomètres à l'heure (soit celle du pas) dans les passages étroits, ponts et partout ou l'autorité compétente l'aura ordonnée (art. 9).

3. La circulation des automobiles est interdite sur les chemins pour piétons (art. 10).

4. Le conducteur doit tenir sa droite, croiser à droite et dépasser à gauche[4]) (art. 11).

5. En cas d'accident le conducteur est tenu de s'arrêter même lorsqu'aucune faute ne lui est imputable (art. 14).

Il doit s'arrêter également à l'appel de tout agent de l'autorité[5]) (art. 15).

---

[4]) Ce mode de faire qui nous paraît tout naturel, n'est pas admis partout, on tient sa gauche en Angleterre, en Suède et en Autriche-Hongrie (sauf Tyrol, Vorarlberg, Carinthie et Dalmatie).

[5]) A la conférence des cantons concordataires tenue en novembre 1906 la question du signal d'arrêt a été discutée et il a été émis le vœu que les agents soient munis d'un „bâton blanc".

L'usage des „bâtons blancs" a été introduit récemment à Genève. Cette innovation qui semble bien accueillie est cependant de date trop récente pour que l'on puisse se rendre compte de son efficacité.

6. Il est interdit de laisser le moteur en marche lorsque le conducteur quitte la voiture (art. 13).

Signalons enfin l'article 16 du réglement qui interdit les courses de vitesse sans une autorisation spéciale de l'autorité.

Depuis l'introduction du réglement concordataire plusieurs conférences des cantons signataires se sont réunies sous la présidence du chef du Département Fédéral de l'Intérieur, pour examiner certaines questions spéciales d'exécution en particulier des questions de numérotation et de forme de plaque, de réciprocité avec l'étranger, etc.

Ces questions sortent trop du cadre de notre étude pour que nous nous y arrêtions.

Il y a lieu cependant de signaler qu'à la conférence de 1906 l'assemblée a discuté la question des pénalités et a exprimé le vœu qu'en cas de contravention, l'agent qui l'a dressée ne puisse pas prononcer l'amende, mais qu'un recours puisse être toujours exercé devant le juge de police. Par contre l'assemblée a décidé, conformément à la proposition du Département Fédéral de l'Intérieur, de recommander comme une mesure utile l'application de peines uniformes et sévères en cas de contravention au signal d'arrêt.[6])

En somme, l'introduction du réglement concordataire a produit des résultats heureux, surtout en édictant des règles à peu près uniformes en matière de circulation des automobiles et des cycles.

Comme la sanction de ce réglement a dû être forcément laissée aux cantons, pour de motifs constitutionnels, il règne encore une trop grande variation dans l'application des peines, et il serait très désirable d'obtenir à cet égard plus d'uniformité.

Si nous examinons maintenant ce qui se passe autour de nous en matière de réglementation de la circulation automobile nous pouvons faire les constatations suivantes:

---

[6]) Procès verbal de la IVme Conférence du 23 août 1906, p. 12.

La France possède une réglementation basée sur un décret du Président de la République en date du 10 mars 1899 modifié par un autre décret du 10 Septembre 1901.[7])

Ce décret soumet à la réglementation spéciale „les véhi-„cules à moteur mécanique, autres que ceux servant à l'exploi-„tation des voies ferrées" par conséquent non seulement les automobiles routières, automobiles à poids lourd et de poids moyen avec ou sans avant-train moteur, boggie, etc. Mais encore les véhicules légers, voiturettes et les motocycles.[8]) Un chapitre du décret de 1899 réglemente même ce qui concerne les trains automobiles.

Les courses sur routes sont également réglementées.[9])

Le décret de 1899 détermine certaines conditions de construction que doivent remplir les machines; il subordonne le droit de circuler à une autorisation donnée après examen par le *service des mines*, enfin il fixe les règles générales de conduite. La vitesse maximum permise est 30 kilomètres à l'heure.[10])

En ce qui concerne les précautions à prendre pour éviter les accidents, indépendamment des mesures spéciales lors des courses d'automobiles, mesures dont l'expérience a démontré l'inefficacité, remarquons que les machines doivent être disposées de telle manière que leur emploi ne présente aucune cause particulière de danger et ne puisse ni effrayer les chevaux, ni répandre d'odeurs incommodes (article 3).

---

[7]) Voir le texte de ces décrets dans Imbrecq. L'automobile devant la justice, Paris 1904, p. 62. Rixens & Lafont, p. IX et 61 et l'ensemble des textes actuellement en vigueur dans Imbrecq, Code du Chauffeur, 1907.

[8]) Voir aussi circulaires du Ministère des Travaux Publics du 10 avril 1899 qui, conformément à la pratique française, interprète le règlement dans un sens très extensif.

[9]) Dans le rapport du Ministère de l'Intérieur et des Travaux publics à l'appui du réglement de 1901, le signataire de ce rapport (M. Waldeck-Rousseau) annonçait son intention de ne plus autoriser de courses d'automobiles. On peut se rendre compte si cette intention a été réalisée!

[10]) Le décret de 1900 statue que des plaques spéciales seront fixées aux voitures pouvant faire plus de 30 kilomètres à l'heure. C'est donc que le décret reconnait inapplicable la limitation de la vitesse maximum à 30 kilomètres.

D'autre part, comme en Suisse, le conducteur a le devoir de ralentir ou même de s'arrêter toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation (article 14).

L'**Allemagne** ne possède pas, à vrai dire, une réglementation uniforme de la circulation automobile, mais le Conseil Fédéral a à la demande de sociétés d'automobiles et de cycles publié sous le titre de „*Grundzüge betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen*," des principes de réglementation qui ont été présentés aux gouvernements confédérés en les priant de les introduire sur leur territoire.

Ces principes forment un réglement beaucoup plus complet que le réglement français soit en ce qui concerne les conditions que doit remplir la machine, qu'en ce qui concerne les règles de conduite.

La vitesse est réglée d'une façon spéciale.

Le réglement ne fixe pas une vitesse maximum mais statue que dans les agglomérations la vitesse ne doit pas surpasser l'allure d'un cheval au trot accéléré (soit environ 15 kilomètres à l'heure). Mais en rase campagne la vitesse pourra être augmentée d'une façon convenable sur les chemins droits où la vue est dégagée.

D'autre part, dans tous les endroits difficiles ou dangereux l'automobiliste doit marcher à une allure très modérée permettant un arrêt immédiat en cas de nécessité sur une distance de 5 mètres tout au plus.

En **Autriche** il existe un réglement du 7 octobre 1905.

Comme ailleurs la vitesse doit être telle qu'en toutes circonstances le conducteur reste maître de son véhicule. Le maximum autorisé en rase campagne est 45 kilomètres à l'heure, 15 dans les agglomérations.

L'**Italie** posséde un réglement basé sur un décret royal du 8 janvier 1905; la vitesse maximum est 40 kilomètres à l'heure (de nuit 15 kilomètres) et de 12 kilomètres à l'heure dans les agglomérations.

En Europe deux pays ont réglé la question par des lois. Le **Danemarck** par une loi très sévère du 15 mai 1903 et les **Pays Bas**, par une loi du 10 février 1905.

Il ne nous est naturellement pas possible d'examiner le détail de ces prescriptions réglementaires, cela risquerait de transformer notre rapport en un annuaire d'une société sportive.

Nous renvoyons le lecteur que cela pourrait intéresser au mémoire de Monsieur le Professeur Meili (chapitre 1 page 36 et suivantes) ainsi qu'aux ouvrages spéciaux.[11])

Ce qu'il importe de constater, c'est que partout, l'autorité de police s'est efforcée de donner au public des garanties sérieuses de sécurité sur la voie publique.

D'une part, on a cherché à réglementer la construction des voitures de telle façon qu'elles ne puissent pas constituer une gêne ou un désagrément pour les autres genres de locomotion. Nous avouons que dans ce domaine, la technique n'a pas dit son dernier mot, et qu'en ce qui concerne spécialement le bruit (surtout des motocycles) et l'odeur, bien des progrès doivent encore être réalisés.

D'autre part, on a imposé au conducteur d'automobile des obligations auxquelles il doit se conformer dans la conduite de sa machine. Dans ce domaine il y a également beaucoup à faire, quoiqu'il faille reconnaître en toute justice, que les sociétés de sport automobile ont fait de louables efforts pour arriver non seulement à une unification et à une simplification des règles de conduite, mais pour imposer à leur adhérents l'observation stricte de ces prescriptions.

En ce qui concerne spécialement la réglementation de la vitesse nous pouvons constater que deux systèmes sont en présence, l'un qui fixe un maximum, l'autre qui n'en fixe pas se bornant à imposer au conducteur l'obligation de mesurer sa vitesse suivant les circonstances et les localités.

Nous aurions personnellement la tendance à nous rattacher au second système, puisqu'il a été démontré qu'en pratique il est très difficile de fixer un chiffre maximum de vitesse,

---

[11]) Voir en particulier Rixens & Lafont.

les agents de l'autorité manquant totalement de moyens de contrôle exacts.

Ce qu'il importe, c'est obliger le conducteur à ralentir suffisamment dans les endroits dangereux pour qu'il puisse arrêter sur une distance très courte, et au premier signal d'un agent de l'autorité.

En ce qui concerne la **Suisse**, sans vouloir entrer dans le détail d'une discussion technique qui nous entraînerait hors des cadres de notre sujet, nous tenons cependant à indiquer certains points qui pourraient faire *l'objet de modifications ou d'adjonctions au réglement concordataire.*

Ces points sont les suivants:

1. Il serait désirable de préciser d'avantage les conditions que doit remplir la machine au point de vue de sa construction, en particulier il faudrait exiger de plus en plus une marche silencieuse et la suppression aussi radicale que possible des odeurs désagréables que répandent les automobiles sur leur passage; de même il faudrait interdire l'emploi de phares *à lumière aveuglante* tout au moins dans les villes.[12])

2. Il serait désirable de réglementer d'une façon uniforme la question *des signaux,* en fixant un seul signal pour chaque genre de véhicule, cloche pour tramways, trompe à son grave pour les automobiles, grelot ou timbre pour les cycles, trompe à son aigu pour motocyclettes. Il faudrait en outre interdire l'emploi de la sirène ou de la trompette à plusieurs sons.[13])

3. Les dispositions concernant spécialement les *motocycles* devraient faire l'objet d'un chapitre spécial. Actuellement les motocycles sont soumis d'une façon générale aux mêmes prescriptions que les automobiles. Mais depuis l'introduction

---

[12]) Voir sur ces points les ordonnances du préfet de police de Paris du 15 mai 1906 (Imbrecq, Code du Chauffeur, p. 259) interdisant l'emploi des phares à lumière aveuglante et l'emploi abusif de la trompe.

[13]) Cet instrument semble bien interdit par le réglement concordataire. Cependant un récent jugement du Tribunal de police de Genève a libéré un automobiliste qui avait muni sa machine d'une trompette à trois sons. Ce jugement mérite de ne pas faire jurisprudence.

du réglement concordataire l'usage de motocycles très légers s'est considérablement accru et il est devenu maintenant nécessaire de placer les motocyclistes sous un régime spécial.

4. Enfin il faudrait arriver par voie concordataire à une réglementation complète de la police du roulage, en comprenant dans le règlement intercantonal sauf modifications locales les prescriptions relatives à la circulation des voitures, et chars de transport de marchandises sur les routes.

Il est certain que les automobilistes n'ont aucun droit de priorité dans la circulation routière, comme on leur en fait souvent un grief. Mais ils ont certainement le droit d'exiger que les voituriers conducteurs de camions et d'une façon générale tous autres véhicules, se soumettent comme eux aux règlements de police.

Ce n'est qu'à cette condition qu'il sera possible d'obtenir sur nos routes une circulation bien réglée et par conséquent d'éviter dans la plus large mesure toute chance d'accident.

CHAPITRE II.

La responsabilité civile des automobilistes en cas d'accident.

I.

Etat actuel de la question.

Nous avons dit dans notre précédent chapitre qu'une bonne réglementation de la circulation constituerait certainement le meilleur moyen d'éviter les accidents.

Malheureusement la perfection n'est pas de ce monde et malgré toutes les précautions et tous les règlements de police, il y aura toujours, quel que soit le mode de locomotion que l'on emploie, voiture, chemin de fer ou ballon, quelque chance de rencontrer sur sa route un maladroit ou un imprudent, ou d'être la victime malheureuse d'un concours de circonstances imprévues.

Quelle est donc, dans l'état actuel de la législation, la situation faite à l'automobiliste qui vient à occasionner des dommages à des personnes ou à des choses.

Actuellement la réponse est facile.

Tant qu'une loi spéciale ne vient pas régler la responsabilité de l'automobiliste, celui-ci en cas d'accident est soumis aux dispositions du droit commun en matière de faute délictuelle.

Le conducteur n'a à réparer le dommage causé par l'accident, que s'il est en faute et s'il a agi, soit volontairement, soit par négligence ou imprudence. (C. O. art. 50.)

Le même principe est posé par les dispositions du Code Civil français (art. 1382), du Code allemand (§ 828), du Code Civil autrichien (§ 1243), etc.

La preuve de la faute de l'imprudence ou de la négligence de l'automobiliste incombe donc en droit commun au *lésé;* et lorsqu'il ne pourra faire cette preuve, ou si l'accident résulte d'un cas fortuit, ou, ce qui revient au même, lorsque la cause de l'accident n'aura pas pu être déterminée exactement, le conducteur de l'automobile échappera à toute responsabilité.

D'autre part, lorsque la voiture est conduite par une personne au service du propriétaire, celui-ci n'est pas responsable dans tous les cas; il peut être libéré de sa responsabilité s'il prouve qu'il a pris toutes les précautions nécessaires pour prévenir le dommage. (C. O. art. 62.)

En droit français il est soumis à la responsabilité spéciale *des maîtres et commettants* (C. O. art. 1384, alinéa 3) c'est à dire qu'il est responsable des accidents arrivés par la négligence ou l'imprudence des personnes qu'il a chargé de conduire son automobile, chauffeur ou autres, et il ne peut s'affranchir de cette responsabilité qu'en prouvant que l'accident est survenu en dehors de l'exercice des fonctions du mandataire ou du préposé. [14])

---

[14]) Voir Rixens & Lafont, p. 415. Voir aussi Imbrecq, L'automobile devant la justice. Troisième partie, La responsabilité des civilement responsables, p. 80 s.

Il faut ajouter qu'un élément très important viendra aider le lésé dans l'administration de sa preuve, à savoir l'examen des circonstances de l'accident au point de vue de l'inobservation des règlements de police ou des dispositions pénales sur la circulation.

Le juge civil saisi de la demande d'indemnité aura à examiner non seulement toutes les circonstances déterminantes de l'accident, mais encore — et dans beaucoup de cas, ce sera même la seule preuve que le lésé puisse rapporter — examiner si l'automobiliste était en contravention avec les règlements de police sur la circulation au moment où l'accident s'est produit.

A cet égard il est intéressant de consulter la jurisprudence des tribunaux.

En **Suisse**, le Tribunal Fédéral dans son arrêt dans l'affaire de Frise contre de Feldau du 9 mai 1903 [15]) a admis que le rapport de cause à effet entre l'accident causé par un cheval emballé sur la voie publique et le passage à proximité de l'attelage d'une automobile à grande allure était suffisamment prouvé, sans du reste qu'il y ait eu collision entre les deux véhicules.

Il ajoute ce qui suit: „Les prescriptions des règlements „de police, en effet, en cette matière sont édictées dans l'in„térêt de tous sur la voie publique, pour assurer dans la „mesure du possible la sécurité de chacun, pour éviter autant „que faire se peut tout accident; dans ces conditions il faut „reconnaître que quiconque enfreint ces prescriptions refuse „d'observer les mesures de prudence qui lui sont commandées „dans cette circonstance spéciale par l'autorité compétente."

Dans l'arrêt Haas c. Heymann du 15 septembre 1905 [16]) où il s'agissait d'un accident produit par le passage d'une automobile marchant à une allure non déterminée, mais en somme pas très rapide, à proximité d'un char traîné par des vaches, le Tribunal Fédéral déclare „qu'il y a acte illicite

---

[15]) T. F. XXIX, II, p. 273. Sem. Jud. 1903, p. 513.

[16]) T. F. XXXI, II, p. 416. Sem. Jud. 1905, p. 785.

„objectif et subjectif obligeant le défendeur à la réparation du „dommage causé, non seulement s'il conduisait son automobile „à une allure interdite par la loi ou les règlements, mais encore „s'il a contrevenu à la prohibition d'ordre général, de ne pas „attenter fautivement à la sécurité publique."

Ainsi donc le Tribunal Fédéral admet que la simple contravention non seulement à un règlement de police mais aux principes généraux qui régissent la circulation constitue une négligence, qui, si elle est en rapport avec l'accident survenu, engage la responsabilité du conducteur.[17])

Dans l'arrêt récent dans l'affaire Cordey c. Boillot[18]) le Tribunal Fédéral admet encore avec l'instance cantonale que le fait de marcher à une allure de 20 kilomètres à l'heure ne constitue pas, en lui même, une faute; mais lorsque cette allure est, étant donné le lieu où l'accident s'est produit, désordonnée ou dépasse en tous cas celle permise par le règlement, ce fait est évidemment constitutif d'une faute.

A notre avis cette jurisprudence doit être aprouvée sans aucune restriction. L'automobiliste qui contrevient aux prescriptions de police concernant la circulation, commet, par ce fait, une grave imprudence, qui constitue certainement une présomption de faute.

Il ne faut pas oublier qu'un des articles les plus important du réglement concordataire (art. 9) impose à l'automobiliste le devoir „de ralentir ou même d'arrêter son moteur „toutes les fois que le véhicule pourrait *être une cause d'acci-„dent ou de gêne pour la circulation.*

Si donc l'automobiliste contrevient à ce devoir élémentaire, il est en faute et sa responsabilité est engagée.

En **France,** comme le fait remarquer, à très juste titre, Monsieur le Professeur Meili, la jurisprudence française sait souvent faire œuvre de virtuosité.

---

[17]) L'arrêt de Frise c. de Feldau n'est en somme que l'application aux automobiles d'un principe déjà admis par le Tribunal Fédéral en matière d'accident causé par des voitures. (Voir arrêt Straub c. Bailly 12 juillet, 1895 XXI, 807.)

[18]) T. F. Sem. Jud. 1907 p. 417.

C'est pourquoi dans de très nombreux arrêts, les tribunaux français ont admis que la simple contravention aux règlements de police constitue une présomption de faute qui rend le contrevenant responsable civilement sans qu'il soit nécessaire d'établir sa négligence.[19])

Il résulte donc de la jurisprudence française que très souvent l'automobiliste sera condamné alors qu'ailleurs il aurait pu échapper à toute responsabilité, le tribunal français ayant une répugnance invincible à admettre le cas fortuit.

Peut-être est-ce aller trop loin que de dire que l'existence de la contravention rend inutile toutes recherches des véritables causes de l'accident. Mais il est certain que l'existence d'une contravention de police constitue une forte présomption de faute, et on ne peut dire que c'est sans raison que la jurisprudence a cherché à tempérer par une interprétation large des circonstances de fait, ce qu'il y avait de trop rigoureux dans l'application stricte des principes de la faute personnelle.[20])

II.

Projets de modification de la responsabilité civile des automobiles dans le sens de l'aggravation de cette responsabilité.

Dans plusieurs pays, un fort courant d'opinion a estimé que l'état de choses actuel, ne donnait pas suffisamment de garanties au public. Ce mouvement est principalement dû à

---

[19]) Voir arrêts cités par Rixens & Lafont: Orléans 28 novembre 1899 p. 353 (il s'agissait d'un motocycle qui n'avait pas ralenti et qui en outre n'était pas porteur du certificat de capacité). Tribunal de Montbéliard, Gaz. du Palais 1900 I. 86. Il s'agissait d'une automobile marchant à une allure désordonnée, sans qu'il ait pu être établi rien de précis, quant aux circonstances et aux causes de l'accident. Le Tribunal dit: „Attendu que ceux „qui se livrent sur la voie publique à une locomotion trop exagérée et de „nature à entraîner les plus graves conséquences, le font à leurs risques et „périls et alors qu'aucune autre faute n'est démontrée encourent toute la „responsabilité des accidents que peut déterminer leur passage."

[20]) Voir également l'exposé de la jurisprudence allemande dans Meili, Kodifikation des Automobilrechts, p. 70.

l'émotion causée par les accidents nombreux et regrettables survenus lors de courses de vitesse retentissantes comme celle de Paris-Madrid.

C'est de là que sont nés les projets de lois spéciales sur la responsabilité des automobiles.

Nous en examinerons quatre pour notre part, savoir:

Projet Suisse.

Projet Allemand.

Projet Autrichien.

Projet Belge.

Enfin nous étudierons un cinquième projet, qui, s'il n'émane pas d'une autorité officielle, n'en est pas moins intéressant; c'est le projet discuté à la Société d'Etudes législatives de Paris.[21])

1. SUISSE.

Déjà en 1901, dans son ouvrage sur la Codification du droit privé et pénal Suisse, Monsieur le Professeur Meili, exprimait l'idée que les automobiles devraient être soumises à une responsabilité énergique.

En publiant en 1902 sa brochure sur la situation légale de l'automobile, Monsieur Meili développait cette idée et demandait en outre que l'on saisit l'occasion de la revision de la loi de 1875 sur la responsabilité des chemins de fer pour instituer une responsabilité aggravée des automobiles.[22])

Le projet de revision de cette loi ne contenait à l'origine aucune disposition concernant les automobiles.[23])

Mais au cours des délibérations de cette loi Monsieur le Conseiller National *Scherrer-Füllemann* présenta la proposition suivante à l'art. 19:

---

[21]) Cette société qui compte parmi ses membres les plus éminents jurisconsultes et magistrats français, étudie toutes sortes de questions modernes de droit et publie six fois par an un très intéressant bulletin (Paris, Arthur Rousseau).

[22]) Meili, die rechtliche Stellung des Automobils, Zürich, 1902, chapitre III, p. 33 ss.

[23]) Voir message du Conseil Fédéral, 1er mars 1901, F. F. 1901, II, p. 880.

„Art. 19. La présente loi est applicable"

1. „à l'exploitation des entreprises de navigation à vapeur . . ."
2. „à l'exploitation des voitures automobiles servant, „moyennant salaire, au transport des personnes ou des „choses ou à l'usage personnel de leurs propriétaires ou „détenteurs."

„Le propriétaire et le détenteur sont responsables du „dommage."

„Ne sont pas considérés comme détenteurs les per„sonnes qui sont employées en vertu d'un contrat de „louage de services, à l'exploitation des voitures auto„mobiles." [24])

Dans la discussion M. Scherrer-Füllemann déclara vouloir supprimer dans son projet les mots „moyennant salaire"; c'était donc placer les automobiles dans leur ensemble sous le régime de la responsabilité des chemins de fer.

La question fût renvoyée au Conseil Fédéral.

Celui-ci fit procéder tout d'abord à une enquête auprès des Cantons, en leur envoyant un questionnaire en vue de déterminer le nombre des automobiles en circulation, automobiles privées, ou servant au transport des personnes ou des marchandises, et pour déterminer si possible si l'utilisation des automobiles a entraîné des accidents graves ou compromis la sécurité publique.

Enfin on demanda aux Cantons s'ils estimaient qu'il fût désirable de régler d'une manière spéciale la responsabilité civile résultant de l'emploi des automobiles. [25])

La proposition Scherrer-Füllemann suscita de suite une forte opposition de la part des sociétés d'automobiles.

L'Automobile Club de Suisse adressa en date du 20 octobre 1902 un mémoire se prononçant contre l'assimilation des automobiles aux chemins de fer et contre l'extension de la responsabilité civile. Estimant que cette aggravation de

---

[24]) Voir Bulletin sténographique Assemblée Fédérale 1902, p. 344 — développement de la proposition, p. 423.

[25]) Voir l'analyse des réponses des cantons dans le rapport du Conseil Fédéral à l'Assemblée Fédérale du 15 décembre 1902. F. F. III. 1903 I, p. 25.

la responsabilité porterait une grave atteinte à l'industrie automobile et soumettrait les propriétaires de voiture à un régime excessif.

Malgré cette protestation et après avoir reçu des rapports du reste très incomplets des cantons, le Conseil Fédéral dans son rapport à l'Assemblée Fédérale du 15 décembre 1902 se prononce énergiquement en faveur de la responsabilité aggravée des automobilistes.

Il présenta donc un projet ajoutant à la loi sur la responsabilité des chemins de fer (qui devait prendre le nom de *loi fédérale sur la responsabilité des chemins de fer et des accidents occasionnés par des automobiles)* un article 19 bis dont la disposition essentielle était la suivante:

„Celui qui détient un automobile est tenu de réparer „le dommage causé par ce véhicule à des personnes ou a „des choses à moins qu'il ne prouve que l'accident est dû „soit à une force majeure soit à la faute d'un tiers soit à „la faute de celui-là même qui a été tué, blessé ou lésé „d'une autre manière."

„L'exception de la faute du tiers ne peut être soulevée „si les tiers sont au service du défendeur ou s'ils ont utilisé „l'automobile avec son consentement."

Aussi donc le Conseil Fédéral abordait carrément la question et la résolvait dans le sens d'une dérogation grave au droit commun en rendant le détenteur de l'automobile responsable de tout accident, même survenant par cas fortuit, et ne permettant à l'automobiliste de se libérer qu'en prouvant la faute d'un tiers (autre qu'une personne au service du défendeur) ou une faute de la victime.

Pour le surplus le projet du Conseil Fédéral appliquait d'une façon générale les dispositions de la loi sur la responsabilité des chemins de fer.

L'Automobile Club Suisse, à la suite de la présentation du rapport du Conseil Fédéral, adressa à l'Assemblée Fédérale un nouveau mémoire, dans lequel il s'efforçait de réfuter les arguments émis en faveur de la responsabilité aggravée, faisant valoir principalement que des données précises manquent

totalement pour établir le danger des automobiles, qu'il n'existe aucune statistique des accidents et qu'avant d'instituer un régime spéciale de responsabilité il serait nécessaire de procéder encore à des études et à des expertises.

Subsidiairement l'Automobile Club déclare se rallier à une responsabilité semblable à celle de l'art. 65 C. O. (dommage causé par des animaux) en rendant responsable le détenteur de l'automobile de tout accident, *à moins qu'il ne justifie avoir pris toutes les précautions nécessaires.*

Lorsque la question revint devant les chambres elle souleva une importante discussion, qui roula tant sur le principe même de la responsabilité que sur l'opportunité d'assimiler les automobiles aux chemins de fer.[26])

M. le Conseiller National *Thélin* proposa de renvoyer la question au Conseil Fédéral en le priant d'élaborer un projet de loi introduisant dans le C. O. un art. 65bis ainsi conçu:

„En cas de dommage causé par une automobile la per-
„sonne qui la détient est responsable, à moins qu'elle ne
„justifie avoir pris toutes les précautions voulues, sauf son
„recours contre les tiers fautifs."

Au cours de la discussion M. le Conseiller National Ador demanda le renvoi de toute la question au Conseil Fédéral avec prière d'élaborer un projet de loi spéciale sur la matière; mais cette proposition à laquelle Monsieur Thélin s'était rallié fut rejetée par 92 voix contre 35.

L'ensemble des propositions du Conseil Fédéral fut aussi adopté avec de légères modifications.

Mais les adversaires de la responsabilité ne désarmaient pas. Une vigoureuse campagne fut entreprise auprès de la commission du Conseil d'Etat et aboutit à une proposition de disjonction des dispositions concernant les automobiles de la loi sur la responsabilité des chemins de fer.

Sur le rapport de M. le Conseiller E. Richard le Conseil des Etats dans sa séance du 7 avril 1904 biffa par 25 voix

---

[26]) Voir Assemblée Fédérale 1903, Conseil National, rapport Loretan, p. 329; rapport Rossel, p. 334; proposition Thélin, p. 339; discussion p. 340 à 343, 345 à 370; votation 370 et 377.

contre 13 les dispositions relatives aux automobiles, et adopta en même temps une motion invitant le Conseil Fédéral à préparer un projet spécial.[27])

Le Conseil National adhéra au vote du Conseil des Etats le 21 juin 1904 et ainsi le projet de loi sur la responsabilité des chemins de fer fut promulgué sans contenir de dispositions sur les automobiles.[28])

Dans la session d'automne 1905, M. le Conseiller National Rossel demanda où en était la question. M. le Conseiller Fédéral Brenner répondit que le Conseil Fédéral avait voulu attendre que la loi revisée de 1905 sur la responsabilité des chemins de fer fut en vigueur. Jusqu'à présent nous n'avons pas connaissance qu'un projet de loi spéciale soit en préparation.

2. ALLEMAGNE.

En Allemagne nous retrouvons la même discussion et la même opposition d'intérêts.

Déjà en 1899 des juristes allemands demandaient une extension de la responsabilité, en particulier le professeur Hilse dans une conférence donnée à la Société des Juristes de Berlin.[29])

Le „Juristentag Allemand" s'occupa de la question en 1902.[30]) Le rapporteur M. Hilse arrivait à la conclusion que l'extension de la responsabilité à des véhicules mus par une force élémentaire et circulant sur la voie publique autrement que sur des rails doit être énergiquement réclamée. Le propriétaire de la voiture doit toujours être considéré comme responsable, il peut s'affranchir de cette responsabilité en prouvant la faute de la victime ou la force majeure.

---

[27]) Voir Assemblée Fédérale 1904, Conseil des Etats rapport Richard, p. 33; discussion, p. 104.

[28]) Assemblée Fédérale 1904, Conseil National, p. 345.

[29]) Hilse, Unabwendbare Notwendigkeit zur Ausdehnung der Haftpflicht auf Automobile, Berlin 1900.

[30]) Verhandlungen des XXVI. Juristentages 1902. Rapport de Hilse I, p. 11 à 55.

Enfin le rapporteur recommandait pour parer aux risques d'une responsabilité retombant sur des insolvables la création de caisses d'assurances mutuelles et obligatoires.

De même qu'en Suisse le mouvement en faveur d'une extension de la responsabilité rencontra une vive opposition dans les milieux automobilistes. On trouvera dans l'Allgemeine Automobil-Zeitung de Munich-Berlin, comme dans l'édition de Vienne de cette revue, de nombreux articles soit de juristes soit d'industriels protestant contre cette responsabilité trop extensive que l'on signale comme devant nuire grandement à la circulation automobile et à l'industrie.[31])

Au Reichstag une proposition fut présentée en 1904 pour inviter les gouvernements confédérés à introduire une disposition législative en vertu de laquelle l'entrepreneur de l'exploitation a à répondre des dommages causés par l'automobile pour autant qu'il ne prouve pas que l'accident est arrivé par force majeure ou par une faute de la victime.

Un projet de loi rédigé dans ce sens fut présenté au Reichstag par le Chancelier de l'Empire le 1er mars 1906; par contre, sous les auspices de l'Automobile Club Impérial de Berlin un contre-projet a été rédigé par le Dr. Martin Isaac et envoyé au Reichstag. L'Automobile Club Allemand a adressé également au Reichstag un mémoire et une pétition contre le projet du Chancelier. De même le „Mitteleuropäische Motorwagen-Verein", a demandé au Reichstag de ne pas entrer en matière sur le projet de loi tant qu'une enquête sur le nombre et les causes des accidents automobiles n'aura pas été faite.

Jusqu'à présent le projet de loi sur la responsabilité des automobiles n'a pas encore été discuté au Reichstag.

D'après le projet sont soumis à la responsabilité tout véhicule ou cycle mus par une force élémentaire et qui ne circulent pas sur une voie ferrée.

Au cas où dans l'exploitation d'une automobile, une personne est tuée, ou blessée ou une chose est endommagée, le

---

[31]) Voir en particulier un excellent article de G. Brennwald : Der Automobilismus im Recht, Automobil-Zeitung de Berlin 1905 N. 10.

propriétaire (Betriebsunternehmer) est tenu de réparer le dommage.

La responsabilité cesse si l'accident s'est produit par force majeure ou par la faute de la victime. Pour les dommages causés aux choses, la faute de celui qui détient en fait la chose au moment de l'accident est équivalente à la faute de la victime (projet allemand § 1).

3. AUTRICHE.

En Autriche la proposition présentée par le gouvernement date de 1904, elle est basée sur les mêmes principes que les projets allemands et suisses; la commission de justice (Justizausschuss) a revisé le projet en y apportant quelques modifications.[32])

D'après ce projet sont soumis à la responsabilité tous véhicules à force élémentaire qui ne circulent pas sur des rails. En cas d'accident à des personnes ou à des choses, la responsabilité incombe au conducteur et au propriétaire, et si la voiture est propriété de plusieurs personnes chaque co-propriétaire est responsable solidairement.

Si au moment de l'accident l'usage de la voiture était laissé à une autre personne, celle-ci est responsable à la place du propriétaire.

Si au moment de l'accident la voiture était par suite d'un acte illicite à la disposition d'un tiers, celui-ci est responsable à la place du propriétaire. Celui-ci peut cependant être considéré comme responsable s'il n'a pas pris toutes les précautions nécessaires pour conserver l'usage exclusif de la voiture (§ 1).

La personne responsable d'après le § 1 n'est libérée que si le dommage a été causé par un événement inévitable (ein unabwendbarer Zufall) par la faute d'un tiers, ou par la faute de la victime.

Mais n'est pas considéré comme événement inévitable un défaut de fonctionnement de la machine ou une conduite contraire aux règlements ou aux circonstances.

---

[32]) Voir le texte et les motifs dans le Journal Motorwagen, 1904, VII, p. 542, ou aussi Automobil-Zeitung, Berlin 1904, N. 4—8, p. 30.

La faute d'un tiers ne peut être relevée lorsque le tiers était au service de la personne responsable légalement, ou s'il a usé de la machine avec le consentement du propriétaire.

Enfin signalons une disposition des plus importantes du projet autrichien, celle du § 3, parce qu'elle crée une exception aux principes de la responsabilité:

„§ 3. Pour les véhicules qui ne peuvent d'après leur „mode de construction et leur installation pour l'exploitation „et la conduite d'une charge normale faire plus de 20 km. „à l'heure sur une bonne route plate, les prescriptions des „§ 1 et 2 ne sont pas applicables."

„Cependant le propriétaire ou celui auquel est laissé „l'utilisation du véhicule est responsable de la faute des „personnes dont il se sert pour l'exploitation."

„Celui qui est actionné en responsabilité a à prouver l'exis- „tence des circonstances indiquées ci-dessus."

Ainsi donc ce paragraphe renverse toute l'économie du projet, puisque la responsabilité aggravée cesse pour faire place au droit commun lorsque la machine ne peut faire plus de 20 km. à l'heure.[33])

Il est certainement l'indice que l'on a eu des craintes d'aller trop loin en instituant la responsabilité des automobilistes et que l'on a voulu atténuer cette responsabilité au risque d'une grave dérogation au principe à la base de la loi.

4. BELGIQUE.

En Belgique le même mouvement s'est produit.

Le 13 novembre 1906 une proposition de loi fut déposée au Sénat belge par MM. Ch. Magnette, Prosper Hanrez, Flechet et Keesen pour régler la responsabilité.[34])

---

[33]) Le projet de règlement allemand (§ 6) a la même disposition pour les automobiles faisant moins de 15 kilomètres.

[34]) Voir l'exposé des motifs signé par Ch. Magnette dans le bulletin de la Société d'Etudes législatives 1907, N° 3, p. 307 et le texte du projet p. 315.

Une proposition concernant certaines sanctions pénales avait été déposée précédemment.

L'article 1er de ce projet est ainsi conçu:

„Tout accident causé à des personnes ou à des choses „par des véhicules automobiles sera présumé être dû à la „faute du conducteur."

„Néanmoins la preuve de la force majeure ou de la „faute de la victime sera autorisée."

„Le propriétaire ou locataire du véhicule sera civile„ment responsable."

C'est donc une disposition extrêmement sévère puisqu'elle n'excepte pas de la responsabilité *la faute d'un tiers* et que le propriétaire ou locataire est civilement responsable, c'est-à-dire solidairement, avec le conducteur, sans pouvoir s'affranchir de la responsabilité en prouvant qu'il a pris toutes les précautions nécessaires pour éviter l'accident et qu'aucune faute personnelle ne lui est imputable.

Mais le projet va plus loin encore:

Dans son article 2 il prévoit „que les indemnités dues „du chef d'accidents prévus au § 1 de l'art. 1er seront „portées *au double.*"

Dans son exposé des motifs M. Magnette justifie comme suit sa proposition:

„Il importe puisque l'on tend à prémunir les chauffeurs „contre leur propre impéritie, de rendre sérieuses les con„séquences de la faute. Majorer l'évaluation du préjudice „réellement subi constitue à la fois une mesure de répres„sion et la réparation civile d'agissements devenus intolé„rables."

Et il cherche en outre à appuyer sa proposition en rappelant que l'action in duplum n'était pas inconnue au droit romain.

C'est donc une véritable peine privée que la proposition belge veut instituer, en dehors des sanctions pénales et du retrait de l'autorisation de conduire, qui doit être appliquée de plein droit en cas de condamnation du chef d'un accident; (cette interdiction étant prononcée pour une année pour le premier accident, pour trois ans en cas de second accident et étant définitive si un troisième accident se produit) (art. 3).

Afin d'atténuer en quelque sorte la disproportion entre le dommage éprouvé et la réparation, le projet stipule que la moitié du double dommage sera versé à une caisse d'assurance gérée par l'Etat (art. 4).

Cette caisse qui sera alimentée en outre par des cotisations perçues sur les propriétaires ou détenteurs d'automobiles supportera le risque de tout accident dont l'auteur demeurera inconnu.

Ce projet n'a pas encore été discuté au Sénat belge.

Espérons qu'il sortira profondément modifié de la discussion, car il est l'expression d'une injuste prévention à l'égard des automobilistes.

En voulant assurer à tout prix la réparation de tout espèce d'accident le projet tombe dans l'extrême et devient plus dangereux que l'état actuel des choses. En effet, si ce projet est voté on verra d'une part bien vite des accidents simulés donnant lieu à des spéculations avantageuses, au préjudice de la Caisse d'assurance.

D'autre part il atteindra seul l'automobiliste scrupuleux qui reste sur place après un accident, quitte à en supporter les risques, tandis que le chauffeur dangereux s'empressera de se soustraire par la fuite aux conséquences de son acte, puisqu'il sait, que s'il est poursuivi il sera condamné et que le permis de circulation lui sera retiré, et que s'il n'est pas atteint l'accident sera réparé tout de même aux frais de l'Etat!

5. FRANCE.

En France, malgré les nombreuses plaintes qui se sont produites au sujet de la circulation automobile, le gouvernement n'a pas encore déposé de projet de loi réglementant la responsabilité des automobiles.

Par contre la Société d'Etudes législatives a mis cette question à l'ordre du jour de ses délibérations et une commission constituée par elle a élaboré un projet de loi.[35])

---

[35]) Voir texte du projet de loi Bulletin de la Société d'Etudes législatives 1907, N° 2, p. 222.

Ce projet a été présenté à la Société par un rapport des plus intéressant de M. Ambroise Colin, professeur à la faculté de droit de Paris et Secrétaire Général de la Société, et discuté à fond dans trois séances.[36])

Le principe du projet est exposé dans son article 1:

Article 1. „Tout accident ou dommage accidentel occa-„sionné par le fait d'un véhicule automobile circulant sur „la voie publique donne droit, au profit de la victime ou de „ses représentants à une indemnité du préjudice matériel „ou moral à la charge du propriétaire du dit véhicule, sans „qu'il soit besoin de démontrer qu'il ait commis aucune „faute."

„Le propriétaire du véhicule automobile peut se sous-„traire au paiement total ou partiel de l'indemnité en prou-„vant que l'accident ou le dommage a été provoqué par „une faute grave de la victime."

C'est donc la responsabilité complète du *propriétaire du véhicule* qui est instituée par ce projet, et le propriétaire ne peut se libérer partiellement ou totalement qu'en prouvant, non pas seulement une faute quelconque de la victime, mais une *faute grave.*

Quant il y a *faute de tiers,* le propriétaire a un droit de recours contre les auteurs responsables; il a également un recours contre le *locataire,* si ce dernier conduisait ou faisait conduire par son préposé (Art. 2).

Pour garantir aux victimes d'accidents automobiles le paiement de l'indemnité à laquelle ils ont droit le projet institue, comme le projet belge, un *Fond de garantie,* géré par la Caisse Nationale des retraites pour la vieillesse (art. 5).

Ce fond est alimenté par les amendes prononcées en vertu des dispositions pénales du projet (obligation de déclarer les accidents) d'une cotisation de 50 frs. versée par tous propriétaires d'automobile au moment de l'inscription, et par des

---

[36]) Société d'Etudes législatives, séance du 18 avril 1907. Rapport de M. Ambroise Colin, Bulletin 1907, N° 3, p. 273. — Discussion, séances des 16 et 30 mai 1907. — Bulletin N° 4, p. 357 et 390.

centimes additionnels ajoutés au principal de la taxe des automobiles (art. 4). Cette Caisse exerce les recours contre les propriétaires responsables (art. 5).

D'autre part, le projet impose à toute personne ayant occasionné un accident d'automobile l'obligation d'en faire une déclaration devant le maire sous peine d'une amende de 16 à 300 Fr.

Cette déclaration peut être faite par la victime elle-même, et le maire délivre un récépissé de la déclaration après une enquête sommaire. (Art. 6.)

Quant aux accidents survenus entre automobilistes le projet de la Société d'Etudes législatives les laisse sous le régime du droit commun.

Signalons enfin une disposition pénale très importante (art. 8) aux termes de laquelle „le propriétaire, locataire ou „occupant le véhicule automobile qui s'est enfin ou a tenté „de s'enfuir après avoir occasionné un accident est puni des „peines des articles 319 et 320 du Code Pénal sous réserve „de l'application du l'art. 469 du même code.“ [37])

Ce projet, comme tous ceux de même nature qui ont été présentés dans d'autres pays, a été l'objet soit de la part de juristes, soit de la part d'automobilistes à certaines critiques.

D'une façon générale nous pouvons dire que ce projet est infiniment mieux étudié et mieux conçu que la proposition belge dont nous avons parlé précédemment. Laissons de côté la question du fond de garantie pour l'examen de laquelle il faudrait entrer dans des détails trop spéciaux. Mais ce que nous pouvons dire c'est que ce projet est trop sévère pour le *propriétaire* qu'il rend responsable dans tous les cas, lui laissant seulement un recours souvent illusoire, contre le détenteur ou contre le tiers auteur de l'accident. Nous estimons d'autre part, que le projet va trop loin en tous cas, même une fois le système du risque admis, en n'admettant pas la possibilité d'une libération de la responsabilité en cas de *force majeure.*

---

[37]) C. P. F. 319: Homicide par imprudence, emprisonnement de 3 mois à 2 ans, amende de 30 frs. à 600 frs.; C. P. F. 320: Blessures par imprudence, emprisonnement de 6 jours à 2 mois et amende de 16 à 100 frs.

C'est là une charge beaucoup trop lourde pour le propriétaire qui ne pourra probablement pas s'assurer d'avance contre des risques aussi considérables.

CHAPITRE III.

Comment la question de la responsabilité civile des automobilistes devrait-elle être réglée en Suisse.

I.

Principe de la responsabilité.

L'examen que nous venons de faire des différents projets de loi et des propositions concernant la responsabilité des automobilistes, nous amène maintenant à la discussion de la partie la plus importante du débat.

Comment la question doit-elle être réglée en Suisse de lege ferenda?

Nous avons constaté qu'après une très vive discussion les Chambres Fédérales avaient disjoint de la revision de la loi fédérale sur la responsabilité des chemins de fer les dispositions concernant les automobiles.

Mais elles n'ont certes pas voulu, en émettant ce vote, enterrer la question; il faut donc l'examiner pour elle même et nous demander s'il y a lieu d'élaborer une loi spéciale concernant la responsabilité des automobiles et renoncer au système classique du droit commun, le *système de la faute*, pour adopter le principe de la *responsabilité civile* (Receptumhaftpflicht).

La législation moderne sur la responsabilité tant en Suisse qu'à l'étranger est résultée du développement croissant de l'industrie au XIXme siècle, et surtout de l'emploi toujours plus grand des machines ainsi que de l'utilisation de la vapeur et de l'électricité.

C'est ainsi que sont apparues tour à tour la loi du 1er juillet 1875 sur *la responsabilité des entrepreneurs de chemins de fer et des bateaux à vapeur;* la loi du 25 juin 1881 sur *la*

responsabilité civile des fabricants; la loi du 26 avril 1887 sur *l'extension de la responsabilité civile*, compétant la loi fédérale du 25 juin 1881.

Puis le mouvement continue.

Dans la revision de la loi sur *la régale des postes* du 5 avril 1894, la poste est assimilée aux chemins de fer et aux bateaux à vapeur en cas d'accidents de personne (Art. 18).

Mentionnons encore la loi du 24 juin 1902 *concernant les installations électriques à faible et fort courant* (Art. 27).

Enfin vient en dernier lieu *la loi revisée sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer et bateaux à vapeur du 28 mars 1905.*

Toutes ces lois sont basées sur le même principe, celui du *risque,* et établissent à l'égard de celui qui est l'auteur de ce risque, par l'exploitation des forces naturelles ou artificielles, une obligation légale de réparer le préjudice qui est causé à autrui lorsqu'un accident survient par suite de cette exploitation.

Mais cette responsabilité n'a pas exactement la même étendue, dans les diverses lois de responsabilité.

Suivant toutes ces dispositions légales, la responsabilité cesse en cas *de force majeure*; d'après la loi sur les courants forts elle cesse également en cas de *faute lourde* de la victime, et d'après la loi sur la responsabilité des chemins de fer, et par conséquent également pour les accidents de la poste, elle cesse en cas de *faute de la victime,* ou est atténuée en cas de faute concomittante; enfin pour les accidents de fabrique la faute de la victime est également une cause de libération ou d'atténuation.

Quant à l'intervention de tiers, elle est considérée comme cause de libération pour les accidents de chemins de fer, de bateaux, de postes ou résultant des courants électriques; en ce qui concerne les fabricants, il faut pour libérer la personne responsable un acte criminel ou délictueux d'un tiers non employé de la fabrique.

Toutes donc, font rentrer les accidents résultant du *cas fortuit* dans ceux qui donnent naissance à la responsabilité,

sous la réserve, pour les fabricants, de la réduction de l'indemnité lorsque l'accident est le résultat d'un cas fortuit, et du maximum d'indemnité fixé à 6000 francs.

En outre dans tous ces cas le fardeau de la preuve est interverti, et c'est à la personne responsable légalement de prouver la cause de libération qu'elle invoque.

A ces diverses catégories de personnes ou d'industries responsables légalement faut-il en ajouter encore une autre: les *conducteurs d'automobiles;* nous avons vu que c'est ce que le Conseil Fédéral a proposé et que notre éminent contradicteur admet ce système.

Les arguments que l'on a donné en faveur de cette nouvelle dérogation au droit commun peuvent se résumer comme suit:

I. Le danger des automobiles pour le public.

Les automobiles aux yeux des partisans de la responsabilité aggravée constitueraient un danger pour la circulation générale:

Par suite de leur vitesse excessive, parce qu'ils circulent partout et n'occupent pas une partie seulement de la voie publique,

parce qu'ils peuvent être conduits par des conducteurs maladroits;

par le bruit qu'ils font et la poussière qu'ils soulèvent;

par le fait qu'ils effrayent les chevaux et les animaux domestiques.

Reprenons un à un ces arguments et voyons ce qu'ils valent:

1. Vitesse.

Il ne peut être nié par personne que sous ce chapitre-ci de graves abus se sont produits et se produisent encore. Les nombreuses contraventions déférées aux tribunaux en sont une preuve. S'il est certain que bien souvent les agents peuvent se tromper sur la vitesse, il n'en reste pas moins hors de doute que la vitesse maximum admise par les règlements de police est très souvent dépassée.

Nous devons ajouter pour être absolument justes, que très souvent les excès de vitesse sont le fait d'étrangers de passage ignorants de nos règlements ou ne voulant pas les observer. Nous pouvons bien faire cette constatation sans que l'on nous accuse de nationalisme.

Ceci dit, peut-on affirmer que d'une façon générale la locomotion automobile est un danger public, parce qu'il existe parmi les automobilistes des personnes tellement éprises de la manie de la vitesse qu'elles en perdent la notion de la prudence.

Nous le pensons pas.

Sans doute une vitesse excessive constitue en elle-même à certains endroits un danger pour la circulation, mais on peut chercher à remédier à ce danger par d'autres moyens qu'en imposant au conducteur la responsabilité du cas fortuit.

Nous en avons indiqué quelques-uns dans la première partie de notre rapport; c'est l'affaire des règlements de police de prendre des mesures pour frapper de contravention les automobilistes qui dépassent la vitesse prévue et qui refusent de ralentir ou de s'arrêter à un signe d'un agent de l'autorité.

D'autre part, comme le fait observer avec beaucoup de vérité, l'Automobile Club dans son mémoire à l'assemblée fédérale, on a énormément exagéré le danger résultant de la vitesse des automobiles.

La facilité et la précision avec lesquelles les machines modernes obéissent à leurs conducteurs, la puissance de leurs freins, qui leur permettent de s'arrêter presque sur place, à toutes les allures (alors que cela est presque impossible aux véhicules à chevaux) tout cela diminue en une grande mesure le danger apparent créé par la vitesse de l'automobile.

2. Danger résultant du fait que les automobiles peuvent circuler partout et non pas sur une partie de la voie publique.

Nous trouvons cet argument dans le rapport du Conseil Fédéral p. 10.

Franchement nous trouvons l'argument bien faible; ce n'est pas parce que les automobiles ne circulent pas sur des

rails qu'ils sont plus dangereux que les tramways; au contraire nous estimons que la facilité avec laquelle les automobiles peuvent éviter les obstacles est une garantie de plus pour le public et non une cause de danger.

Certes les automobiles ne doivent pas dans la règle occuper toute la voie publique; il existe sur ce point des règlements de police et leur stricte application par tous les véhicules sera une garantie suffisante pour le public.

3. L'automobile exige un conducteur absolument capable et attentif, et dès que cette qualité fait défaut, l'automobile devient un danger pour le public.

Nous considérons certainement que lorsque l'automobile est entre les mains d'un maladroit ou d'un fou, il devient un danger, surtout pour celui qui le conduit. Mais ce danger existe pour tout moyen de transport, un véhicule ou un tramway, une voiture ou un cycle. Il existe pour tout espèce de sport, pour le tir en particulier. Mais on peut certainement actuellement exiger des conducteurs d'automobiles des garanties spéciales de sécurité.

L'autorité de police est armée pour cela; elle peut rendre l'examen de plus en plus difficile; elle peut, comme cela s'est fait récemment à Genève, retirer le permis de circulation en cas de contravention répétée aux règlements.

Il ne faut donc pas généraliser et se baser sur une exception pour placer les conducteurs habiles et sérieux sous un régime légal spécial.

4. Bruit, poussière et odeur.

Certes ce sont là des inconvénients désagréables, mais constituent-ils un danger? Nous ne le croyons pas et nous estimons qu'il sera possible par les progrès de la technique de supprimer de plus en plus les inconvénients résultant de bruit de la poussière et de l'odeur.

On pourra arriver certainement aussi à ce résultat par des dispositions de police.

5. Les automobiles effraient les animaux.

Nous ne voyons pas non plus là un argument majeur. De plus en plus les chevaux et bêtes de somme s'habituent au passage des automobiles et lorsque les automobiles auront été rendues plus silencieuses, ce qui peut être réalisé, il y aura de moins en moins d'accidents causés par le fait de chevaux effrayés par le passage des voitures à moteur. Du reste lorsque le fait se produira, le conducteur de l'automobile sera la plupart du temps en faute pour avoir circulé à une allure trop rapide ou avoir passé trop près de la voiture ou de l'animal de trait, et il sera responsable sous le régime du droit commun même si une collision directe n'a pas eu lieu, parce qu'il n'aura pas pris toutes les précautions pour éviter l'accident (concordat art. 9). [38])

Quant aux chiens qui se jettent en aboyant au passage des automobiles, ils constituent avant tout un danger pour les automobilistes eux-mêmes.

Au surplus le réglement concordataire impose au conducteur de l'automobile l'obligation de ralentir ou même de s'arrêter lorsqu'un animal de selle ou de trait ou un troupeau de bétail manifeste des signes de frayeur.

S'il n'obéit pas à cette injonction il est en faute encore à cet égard et nul n'est besoin de lui imposer d'une responsabilité spéciale.

En résumé, nous pouvons constater que l'on n'a pas fait la preuve que la circulation des automobiles, d'une manière générale, présente un danger réel.

Nous devons encore faire remarquer que sur ce point, les renseignements sérieux de statistique font totalement défaut. Il n'existe nulle part en Suisse une statistique officielle des accidents d'automobile; les chiffres indiqués dans le rapport du Conseil Fédéral sont absolument insuffisants à cet égard.[39])

---

[38]) Voir T. F. arrêt de Frise c. de Feldau.

[39]) Voir comme renseignements statistiques en ce qui concerne Paris une intéressante statistique des accidents causés par des véhicules divers de 1902 à 1906, Bulletin de la Société d'Etudes législatives 1907, N° 3, p. 316;

Depuis 1902 le nombre des automobiles circulant dans les villes et sur nos voies publiques a considérablement augmenté.[40]) Le nombre des accidents a-t-il augmenté? Nous ne pouvons à cet égard rien savoir de précis: aussi nous estimons qu'avant de prononcer un jugement définitif et de déclarer éminemment dangereux la circulation automobile, il conviendrait de faire procéder à une nouvelle enquête auprès des cantons et d'établir un statistique des accidents de la circulation pour toute espèce de véhicule.

On pourra ainsi se rendre compte si du fait de la circulation automobile les accidents ont augmenté et si la traction automobile est comparativement aussi dangereuse que la circulation des tramways. — Ce n'est qu'à ce prix que l'on pourra porter un jugement définitif sur les dangers des automobiles.

En résumé nous écartons en l'état, comme non prouvé, l'argument en faveur de la responsabilité tiré du prétendu danger de la circulation automobile.

II. Gêne dans la circulation.

On a dit encore que la circulation automobile avait profondément gêné la circulation générale, que les automobiles par le fait de leur vitesse prétendent exiger que tous les autres véhicules leur cèdent la place et que la conséquence de cette priorité devait être une responsabilité spéciale.

L'argument ne nous satisfait pas plus que celui du danger de l'automobile.

Les automobiles n'aspirent à aucune priorité ou préférence; il ne demandent qu'à user de la voie publique comme les autres véhicules et franchement on ne peut pas sans une injustice flagrante leur refuser ce droit.

---

et en ce qui concerne l'Allemagne la statistique officielle publiée dans le Bulletin susdit 1907, N° 4, p. 433, par M. Antoine Scheikevitch.

[40]) En 1902 Genève avait 185 voitures automobiles, 26 quadricycles 28 motocycles. Il y en a maintenant 485 automobiles et 905 motocycles dans le canton.

La circulation sur les routes a suivi les progrès de la civilisation. Il y a cent ans les diligences parcouraient les routes au trot de leurs chevaux et faisaient ainsi de 15 à 20 kilomètres à l'heure, en exigeant que tous les autres véhicules leur fassent place et en causant bien souvent de graves accidents.

Puis, le développement des chemins de fer a rendu les routes désertes et restreint la circulation au roulage local; c'est pourquoi les rouliers et les charretiers ont perdu toute idée des règles de conduite.

C'est la bicyclette, puis l'automobile qui a rendu de la vie à la circulation routière, et par conséquent ces modes modernes de locomotion ont le droit comme les autres à l'usage des routes. Mais il faut que chaque mode de locomotion se conforme à ses règlements spéciaux.

La circulation des automobiles dans les villes et sur les voies publiques ne sera en aucune façon une gêne pour les autres genres de locomotion, si de bons règlements de police arrivent à régler de façon claire et uniforme tout ce qui concerne le roulage.

Chacun s'habituera à circuler à sa place et de cette façon on évitera des causes d'accidents multiples.

Au surplus il faut remarquer que déjà en 1902 lors de l'enquête faite par le Conseil Fédéral, les deux cantons urbains qui comptaient le plus de voitures automobiles, Bâle et Genève, ont tous deux déclaré que la sécurité de leurs routes n'était pas menacée. Et certainement depuis lors les progrès réalisés dans la police de la circulation ont été très grands.

Il ne faudrait donc pas déclarer d'emblée et sans une sérieuse enquête que la circulation des automobiles a entraîné un trouble grave à la circulation.

Il ne faudrait pas non plus faire état comme moyen de preuve pour établir que les automobiles gênent considérablement la circulation, des courses de vitesse, des divers *circuits*, qui ont occasionnés en Allemagne comme en France de nombreux accidents. Il se fait actuellement dans ces deux pays une vigoureuse campagne contre ces courses et dans les milieux industriels et sportifs on commence à en nier l'utilité.

D'après le concordat, du reste, les courses d'automobiles ne sont autorisées qu'avec une autorisation spéciale et en exigeant des mesures de surveillance sérieuses. Et les courses qui ont eu lieu en Suisse ont été limitées à de très petits parcours, à des côtes par exemple, et ont eu plutôt le caractère d'essais techniques que celui de luttes de vitesse. Si l'on veut aller plus loin encore et si l'on juge bon d'interdire toutes courses d'automobiles nous verrions sans grand regret édicter cette défense par les cantons concordataires.

III. Difficulté dans la preuve de la faute.

Le principal argument des partisans de la responsabilité des automobiles est celui de la difficulté qu'ont les victimes d'accidents de faire la preuve de la faute de l'auteur de l'accident.

L'accident survient en effet si rapidement, par suite généralement de l'apparition brusque de l'automobile, que le lésé ne peut se rendre compte de la façon dont il a été renversé, et encore moins recueillir les éléments de preuve de la faute du conducteur.

D'autre part, on a fait remarquer que très souvent les automobilistes qui ont causé un accident n'ont rien de plus pressé que de se dérober par une fuite facile aux conséquences de leur acte ou aux investigations de la police.

Il ne faudrait cependant pas trop exagérer.

Dans les accidents de circulation, quelqu'en soit le genre, on rencontre les mêmes difficultés de preuve et lorsque deux voitures entrent en collision ou qu'une voiture ou un cavalier renverse un piéton, il y a toujours discussion, les intéressés prétendant être exempts de faute.

Il faut admettre également que dans bien des cas des témoins oculaires pourront compléter utilement et plus impartialement peut-être la déclaration des intéressés.

En outre on peut prendre diverses mesures pour obliger les automobiles à s'arrêter lorsqu'ils causent un accident même lorsqu'ils ne s'estiment pas en faute. Le réglement concor-

dataire leur en fait une obligation absolue et nous serions pleinement d'accord si la sanction de cette obligation était une peine sévère, en tous cas une peine de prison avec confiscation de l'automobile.

Cependant il n'en demeure pas moins certain que sous l'empire du droit commun, même tempéré par l'application d'une jurisprudence très sévère aux automobilistes, il est souvent difficile d'administrer la preuve de la faute de l'automobiliste et que dans bien des cas intéressants la victime restera sans indemnité parce que le juge aura peut-être trop à la lettre admis l'existence du cas fortuit ou qu'aucune violation des règlements de police ne sera établie à la charge du conducteur.

IV. Arguments d'ordre économique.

On a encore soutenu que la circulation automobile offrait à ses adhérents des avantages tels au point de vue de la rapidité, qu'au point de vue économique il était juste qu'une contre-partie leur fut imposée, en mettant à leur charge les risques inhérents de cette circulation.

D'autre part on a dit encore que les automobiles étant surtout des instruments de luxe, la responsabilité aggravée constituait également une juste contre-partie de l'usage des routes.

Ce double argument ne nous semble pas bien convaincant. Il est certain que ceux qui pratiquent l'automobile, cherchent avant tout un moyen de locomotion rapide et agréable, mais ce n'est pas l'unique but que l'on cherche à réaliser.

Pour beaucoup l'automobile n'est pas un instrument de sport, il devient un instrument de travail; l'ingénieur, le médecin de campagne l'utilisent fréquemment, et dans ce domaine on n'a pas de meilleurs exemples que l'énorme développement du motocycle qui est pour bien des professions l'instrument pratique de circulation.

Il serait donc dangereux d'arrêter ce développement de l'automobile dans un domaine où il peut rendre d'éminents services, en le frappant d'une responsabilité trop lourde.

Tels sont brièvement résumés les principaux arguments au moyen desquels on a cherché à baser le principe de *la responsabilité obligée* (Receptumhaftpflicht) dispensant le lésé de toute preuve en cas d'accident.

D'autre part les sociétés d'automobiles ont fait valoir contre le principe de la responsabilité des arguments qui méritent également d'être exposés.

1. En premier lieu l'Automobile Club a, dans son mémoire, cherché à démontrer que le danger, que l'on a mis à la charge des automobiles, n'est pas si grand que l'on a voulu le dire.

Nous avons déjà exprimé notre manière de voir sur ce point, nous n'y reviendrons pas.

2. L'introduction de la responsabilité aggravée porterait un coup fatal soit à l'industrie des étrangers à laquelle la circulation automobile est très profitable, soit à l'industrie de l'automobile qui commence à se développer en Suisse d'une façon très satisfaisante.

L'argument de l'industrie des étrangers est trop égoïste pour nous retenir longtemps; il ne nous semblerait pas suffisant pour nous empêcher de prendre une mesure législative utile, si sa nécessité était démontrée par de sérieux arguments.

Plus fondée est la crainte de porter atteinte à une industrie nationale; actuellement en Suisse l'industrie de l'automobile et de ses accessoires (moteurs etc.), à la suite des expositions d'automobiles de Genève et de Zurich, a pris un grand essort et il ne faudrait pas arrêter ce mouvement par des mesures prohibitives exagérées.

Entre les deux systèmes en présence, le système de la responsabilité obligée (Receptumhaftpflicht) et le système du droit commun (système de la faute), que faut-il adopter comme solution?

A notre avis c'est dans un moyen terme que la solution doit être cherchée.

D'une part nous estimons que le premier système va trop loin en laissant à la charge de l'automobiliste tous les cas fortuits.

D'autre part nous considérons comme sérieux l'argument tiré de la difficulté de l'administration de la preuve de la faute, et nous admettons, qu'imposer à la victime la preuve de cette faute, c'est mettre le lésé sur un pied de trop grande infériorité.

Aussi nous nous rallions au système soutenu au Conseil National par M. le Conseiller National Thélin, qui est celui de plusieurs juristes et qui a été admis subsidiairement par l'Automobile Club, celui du simple renversement du fardeau de la preuve, d'une façon analogue à l'art. 65 du C. O. (responsabilité pour les dommages causés par les animaux).

L'automobiliste devrait faire *la preuve qu'il a conduit son automobile avec tout le soin nécessaire et qu'il a pris toutes les précautions commandées par les circonstances et les règlements pour éviter un accident.*

Dans ce cas là, mais dans ce cas seulement, il serait libéré de toute responsabilité, parcequ'une fois cette preuve administrée, il sera établi que l'accident est bien le résultat de circonstances purement fortuites dans lesquelles aucun élément de faute ne peut être relevé à l'égard de l'une ou l'autre des parties.

C'est en vain que l'on viendra dire que l'art. 65 du C. O. donne lieu à des discussions, que l'on peut épiloguer sur ce que l'on entend par „soin voulu."

Nous sommes bien d'avis que l'art. 65 ne pourrait être applicable aux automobilistes par analogie sans être précisé; mais ce qu'il importe d'en retenir c'est le principe du *renversement de la preuve.*

On dira peut-être, en répétant les griefs que l'on a fait valoir au sujet de l'art. 62 C. O., qu'il sera facile au conducteur de prouver qu'il a pris toutes les précautions voulues; qu'il lui suffira de démontrer que sa machine marchait bien, que ses freins fonctionnaient et qu'il était porteur d'une autorisation, etc. Nous ne pensons pas que cela soit exact; M. Thélin a déjà démontré que la preuve à exiger de l'automobiliste n'était pas si simple que l'on pourrait le croire. L'automobiliste devra démontrer non seulement qu'il était muni d'une patente et que sa machine était en bon état de

marche, mais encore qu'il a observé les prescriptions réglementaires et les mesures de prudence commandées par les circonstances; il aura en particulier à faire la preuve que sa vitesse était normale et qu'il s'est conformé à l'art. 9 du Concordat qui lui commandait de ralentir ou même d'arrêter s'il pouvait devenir une cause d'accident ou de gêne pour la circulation.

C'est là une preuve suffisamment difficile à administrer pour que l'automobiliste ne puisse se soustraire à toute responsabilité qu'au cas où sera mille fois en règle.

II.

Détails.

Le principe de la responsabilité une fois posé, examinons en les détails.

En ce qui concerne la personne sujette passive de la responsabilité, convient-il de n'avoir en vue que le *conducteur* de fait au moment de l'accident ou faut-il rendre responsable (sous la réserve indiquée plus haut) dans tous les cas le propriétaire.

Nous nous rangerons sur ce point au projet du Conseil Fédéral en considérant comme responsable en première ligne „le détenteur".

Ce système rendrait donc le propriétaire responsable s'il conduit lui-même, mais le déchargerait de la responsabilité s'il est établi qu'il a laissé d'une façon durable l'usage de l'automobile à des tiers, par contrat de location, par exemple, ou en vertu d'un droit d'usufruit.

Mais nous considérons le propriétaire comme responsable lorsqu'il prête son automobile d'une façon passagère, sauf recours contre l'auteur de l'accident.

Lorsque l'automobile est conduite par une personne non autorisée par le propriétaire à le faire, par exemple en cas de vol, il va sans dire que la responsabilité du propriétaire doit cesser.

En ce qui concerne *les personnes au service du propriétaire* et qui sont appelées à conduire la voiture, si l'on admet le principe du risque, il faut admettre que le propriétaire est

responsable des dommages survenus par le fait de son chauffeur, sans qu'il soit nécessaire de rechercher si celui-ci est en faute.

Qu'en sera-t-il avec le système que nous préconisons? Autorisera-t-on le propriétaire à faire la preuve exigée par l'art. 62 C. O. ce qui lui permettra de se soustraire très facilement à toute responsabilité en prouvant, d'une part que la machine était en bon état, et d'autre part, que son chauffeur était d'une façon générale expérimenté et capable de conduire l'automobile?

A notre avis cela serait aller trop loin.

Il conviendrait de rendre le maître toujours responsable des personnes qu'il emploie ordinairement à la conduite de son automobile, en lui laissant la preuve de libération personnelle à l'auteur de l'accident, à savoir que le chauffeur a pris toutes les précautions nécessaires pour éviter l'accident.

Dans le cas où le chauffeur aurait utilisé la machine sans autorisation de son maître, ou si une autre personne au service du propriétaire a causé l'accident, dans ce cas il conviendrait de conserver au maître le droit de faire la preuve de l'art. 62 C. O.

Lorsque l'accident est survenu par la faute d'un tiers non employé du propriétaire, il convient d'en faire une cause absolue de libération, et non de donner seulement au propriétaire ou détenteur de la voiture un droit de recours.

Une question extrêmement délicate à résoudre est celle de savoir si le conducteur est responsable des conséquences de l'accident vis-à-vis des personnes qu'il a transportées ou des choses qui sont transportées. On peut dire dans ce cas qu'il s'agit d'un risque encouru volontairement et que la loi n'étant faite que pour la protection du public, ses effets doivent cesser pour les personnes transportées et spécialement pour le chauffeur.

C'est ce qu'a admis le projet allemand. — Avec notre système il n'y a pas lieu de faire cette exception; le conducteur sera responsable de ses passagers dans la même limite que vis-à-vis de tiers; et il devra prouver en cas d'accident qu'il a pris toutes les précautions nécessaires pour l'éviter.

Quant au *chauffeur,* indépendamment du fait que le maître sera tenu, s'il habite avec lui, de lui fournir les soins médicaux nécessaires (C. O. 341 al. 2), il est certain qu'il pourra, au cas où l'accident a été causé par le fait du maître, par exemple au cas où le maître aura donné des instructions mauvaises ou ordonné une vitesse trop grande, réclamer l'allocation de dommages-intérêts en réparation du préjudice subi.

Faute de la victime.

La faute de la victime si elle est prouvée donnera lieu à une libération de la responsabilité. S'il y a faute concomittante il faudra admettre une libération partielle. A cet égard il faudrait considérer comme faute de la part des piétons le fait d'utiliser la voie charrière indûment alors que les trottoirs ou bas cotés sont libres.

Etendue de la responsabilité.

Lorsque la responsabilité aura été reconnue, le dommage entier sera à réparer; en cas de faute grave de l'automobiliste des dommages intérêts complémentaires pourront être accordés.

Dans plusieurs des projets de loi dont nous avons parlé on a voulu limiter l'étendue de la responsabilité.

1. Les projets allemands et autrichiens admettent que lorsque l'automobile est construite de telle façon qu'elle ne peut donner une vitesse rapide (projet allemand 15 kilomètres, projet autrichien 20 kilomètres, modification de ce projet 25 kilomètres pour les voitures, 30 pour les motocycles, 35 kilomètres pour les voitures à vapeur servant au transport de marchandises) la responsabilité spéciale n'a pas lieu.

Nous avons déjà constaté que cette exception est une dérogation très importante au système du risque et prouve que l'on a redouté les conséquences excessives de ce système, puisque immédiatement on a créé une exception qui détruit presque la règle.

Nous ne pouvons nous déclarer d'accord avec cette demi-mesure, qui du reste conduirait à un résultat contraire au but que l'on cherche à atteindre, en dispensant de la responsabi-

lité les automobiles destinés au transport de marchandises, véhicules qui n'ont pas une marche rapide, mais qui font du bruit et qui par leur masse peuvent causer des accidents très graves.

Du reste avec le système que nous avons préconisé, point n'est besoin de limiter la responsabilité.

2. Quantitativement plusieurs propositions de réduction de la responsabilité ont été présentées.

En Allemagne il a été proposé de limiter la responsabilité à 50,000 marks en cas de mort d'une personne et 5000 marks pour le dommage causé aux choses.

La société des industriels allemands d'automobiles a proposé une limite de 20,000 marks.

Cette sorte de tarification ne nous paraît pas acceptable et il convient à notre avis de laisser au juge le soin de fixer l'indemnité, et de le faire conformément aux règles de la jurisprudence en matière de responsabilité.

De même pour le dommage causé aux choses détruites ou endommagées; il est impossible dans ce cas d'établir un tarif de valeur des choses qui peuvent être atteintes.

Telles sont, en rémusé, les principes que nous désirions voir adopter si l'on trouve nécessaire d'élaborer une loi sur la responsabilité civile des automobilistes.

Mais nous répétons que cette loi ne devrait être élaborée qu'après avoir fait procéder à une enquête nouvelle et sérieuse et à une expertise pour déterminer plus exactement que cela n'a été fait jusqu'à présent les prétendus dangers de l'automobilisme.

III.

Assurance contre la responsabilité civile des automobilistes.

Il va sans dire, que, comme tous les risques, la responsabilité résultant d'une loi spéciale sur les accidents d'automobiles pourra être couverte par une *assurance*.

C'est même dans la possibilité d'une assurance que les partisans de la responsabilité obligée ont trouvé un argument

pour convaincre ceux qui auraient pu redouter que les risques résultant de la loi ne soient trop lourds à supporter.

Mais cette assurance ne constituera-t-elle pas une charge assez considérable pour beaucoup de propriétaires d'automobiles, pour qu'un grand nombre ne prennent pas la précaution de se couvrir par une assurance libre.

Actuellement les primes demandées par les compagnies d'assurance suisses ne peuvent pas être considérées comme une charge excessive pour les propriétaires de voitures ayant un moteur de plusieurs chevaux. Par contre pour les motocycles elles constituent une charge déjà forte.[41])

Au surplus il est certain que l'adoption d'une loi créant une responsabilité obligée des automobilistes augmenterait les primes d'une façon très appréciable.

Aussi, ne sommes-nous pas convaincus que l'assurance remédierait aux inconvénients résultant du risque d'insolvabilité de la personne responsable.

Enfin l'assurance libre ne peut couvrir les risques d'accident qu'à la condition que l'auteur en soit connu et par conséquent ne couvre pas les suites d'accidents anonymes.

C'est pourquoi l'institution d'une assurance obligatoire et la constitution d'une caisse spéciale d'assurance a été recommandée comme étant nécessairement la conséquence de la responsabilité légale.

Cette caisse d'assurance ou fond de garantie serait alimenté soit par des amendes soit par des impôts, et servira à couvrir les risques d'insolvabilité des auteurs d'accident et les suites d'accidents dont les auteurs sont restés inconnus. Cette idée a été soutenue par l'Automobile Club allemand, par les auteurs du projet belge, ainsi que récemment par

---

[41]) Voir Meili, p. 90. D'après les tarifs de la Zurich la prime pour une assurance de 10,000 frs. par personne et 30,000 par catastrophe est de

30	frs.	pour	un	moteur de	5	chevaux,
40	„	„	„	„ jusqu'à	8	„
50	„	„	„	„ plus de	8	„

pour un motocycle 15 frs., pour les voitures d'automobiles de commerce 30 et 40 frs. suivant les cas.

M. le professeur Ambroise Colin dans son rapport à la Société d'Etudes législatives.[42])

L'étude de ces divers projets nous entraînerait trop loin; il suffira de constater qu'il semble résulter des discussions auxquelles ils ont donné lieu qu'actuellement les données mathématiques nécessaires pour établir les bases de l'assurance obligatoire en cas d'accidents d'automobile ne sont pas encore suffisamment déterminées.

En ce qui concerne la Suisse, il ne nous semble pas possible de constituer une assurance obligatoire des automobilistes. La question de l'assurance, limitée à l'assurance maladie, est actuellement reprise par les autorités fédérales et par les sociétés intéressées; il conviendrait donc de ne pas compliquer la question sur le chantier en y mêlant une partie spéciale de l'assurance accident.

IV.

Responsabilité des automobiles faisant un service public.

Actuellement les automobiles ne sont plus uniquement employées pour des transports de particuliers. Il s'est créé dans plusieurs endroits en Suisse des sociétés faisant le transport public de personnes et de marchandises, bien qu'elles n'aient pas en général réussi au point de vue financier; leur responsabilité doit donc être déterminée.

A cet égard il convient de distinguer les transports occasionnels de personne (par ex. des excursions en automobiles, etc.) et les services réguliers en vertu de concession.

Pour les premiers nous estimons qu'elles doivent être soumises au régime général que nous avons proposé à savoir que l'entrepreneur de l'excursion sera responsable, sauf la réserve que nous avons exposée.

---

[42]) Dans la discussion qui a eu lieu à la Société d'Etudes législatives dans ses séances des 16 et 30 mai, l'institution du fond de garantie a été vivement attaqué (Voir bulletin 1907 N° 4, p. 357 et 390 ss.)

Quant aux voitures faisant un service public, nous devons remarquer que ces entreprises doivent avoir une concession du Conseil Fédéral, en vertu de l'art. 7 de la loi sur la régale des postes, pour pouvoir faire le transport régulier et périodique des personnes et des choses.

Le Conseil Fédéral détermine les conditions de ces concessions.

Or, dans ces concessions le Département Fédéral des Postes et Chemins de fer stipule que „l'entreprise de transport et son exploitation sont soumises à la surveillance du Département des Chemins de fer pendant la durée de la concession, et *la législation en matière de chemins de fer est applicable à l'entreprise en tant que cette application a sa raison d'être à son égard.*"

C'est en se basant sur cette concession que la loi sur la responsabilité des chemins de fer de 1875 a été appliquée à la Société de Transports par voitures automobiles de Neuchâtel[43]) et à d'autres.

Bien qu'on puisse élever de sérieux doutes sur la constitutionnalité d'une extension de la responsabilité des chemins de fer par un simple acte de concession émanant d'un Département Fédéral, il faut cependant reconnaître que cette solution s'imposait au point de vue pratique.

La poste étant soumise à la responsabilité spéciale des chemins de fer, il est certain que lorsqu'elle abandonne à des particuliers une partie de l'exercice de ses droits régaliens, ceux-ci doivent être soumis à la même responsabilité que la poste.

Il serait cependant désirable que cette disposition fût consacrée expressément par la loi et non déterminée par de simples clauses d'une concession.

Lorsque la poste emploie elle-même des automobiles pour le transport des personnes ou des choses, il va sans dire qu'elle est soumise à la responsabilité générale résultant pour elle de la loi sur la régale des postes.

---

[43]) Voir T. F. 28 novembre 1906, Reymond c. Société de transports par voitures automobiles de Neuchâtel XXXII. II p. 572.

De même lorsque des chemins de fer emploient pour leurs services accessoires (camionnages etc.) des automobiles, les accidents arrivant par le fait de ces automobiles doivent être considérés comme des accidents survenant dans l'exploitation et soumis à la loi de 1905.

Au point de vue militaire, l'automobile joue maintenant un rôle important soit pour le transport des états majors soit pour le transport des choses.

Nous n'avons pas à nous occuper des règles de circulation qui régissent les voitures militaires; ces règles résultent des règlements militaires spéciaux, mais doivent être en harmonie avec les règlements de police cantonaux sous réserve naturellement des exigences du service.

Quant aux accidents, il y a lieu de distinguer si l'accident survient à des militaires en service; la loi sur l'assurance militaire sera applicable dans ce cas. Si l'accident survient à des civils ou si des dommages sont causés à des propriétés nous estimons que l'administration militaire sera responsable dans la même limite qu'un particulier.

L'administration militaire ne pourra s'affranchir de cette responsabilité qu'en prouvant ou la force majeure ou qu'elle a pris toutes les précautions nécessaires pour éviter l'accident.

Conclusions.

Si nous voulons nous résumer et tirer de cette imparfaite étude des conclusions pratiques qui peuvent faire l'objet d'une discussion, nous pouvons le faire comme suit:

I.

Pour assurer d'une façon complète la sécurité de la circulation sur la voie publique et éviter autant qu'il est possible toute chance d'accident, il est nécessaire de travailler à un perfectionnement des règlements de police, dans le sens d'une unification des principes généraux concernant la circulation de toute espèce de véhicules.

II.

En matière de circulation des automobiles, toute espèce d'abus doit être réprimée strictement; en particulier il conviendrait d'infliger des peines sévères (allant jusqu'à l'emprisonnement) aux automobilistes qui tenteraient de se soustraire par la fuite aux conséquences d'un accident, même s'ils n'estiment pas avoir commis de faute.

III.

Avant d'élaborer une loi sur la responsabilité civile des automobilistes, il est nécessaire de faire procéder à une nouvelle étude technique de la question, à une enquête auprès des cantons pour déterminer si la circulation automobile constitue une gêne pour le public en général, et de faire procéder à une statistique sérieuse des accidents de la circulation (quel que soit le véhicule cause de l'accident).

IV.

Si l'on reconnaît nécessaire de légiférer sur la responsabilité des automobiles, le principe de la responsabilité obligée (Receptumhaftpflicht), telle que l'a proposé le Conseil Fédéral en 1902, ne devrait pas être adopté.

Par contre la responsabilité du détenteur de l'automobile pourrait être instituée sur des bases analogues à celles de l'art. 65 du C. O. en mettant à la charge de l'automobiliste, pour obtenir sa libération, la preuve qu'il a conduit son automobile avec tout le soin nécessaire, et qu'il a pris toutes les précautions commandées par les circonstances et les règlements pour éviter l'accident.